

D'Antiochia, Sana, Esposito y Gonzales – La Deshumanización de Procedimientos
Aeroportuarios en el Despacho Operativo

LA DESHUMANIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS AEROPORTUARIOS EN EL DESPACHO OPERATIVO

Gustavo Roberto D'Antiochia^a – Marcelo Sana^b – Claudio Esposito^c –
Ricardo Gonzales^d

^a Miembro - Asociación Profesional Argentina de Despachantes de Aeronaves (APADA) .
Docente - Departamento de Desarrollo Aeroportuario, Universidad Provincial Ezeiza ,ARG

^{b, c y d} Miembros - Asociación Profesional Argentina de Despachantes de Aeronaves (APADA) .
Casilla de Correo Nro. 1 - Espigón A – Aeropuerto Ezeiza “Ministro Pistarini” - (CP1802)
Ezeiza - Argentina - Email: fotojet@hotmail.com – apada@arnet.com.ar

RESUMEN:

No hay duda que la Tecnología, de la mano con la pericia y la instrucción son los tres pilares fundamentales en cualquier modelo de desarrollo de tareas operativas en una Línea Aérea y en la Aviación en General.

Pero por lo antedicho estableceremos que a las actividades del Despacho Operativo parámetros claros y de manera muy precisa los límites entre la tecnología pura y el humanismo. Nuestro personal aeronáutico en los últimos años ha visto degradada sus responsabilidades y llegando en algunos casos a correr riesgos acelerando de esta manera peligros potenciales en las tareas del Despacho Operativo al implementar medidas y acciones que van en desmedro de la seguridad operacional y de la función aeronáutica.

Los nuevos sistemas de control de vuelos, que incluyen nuevos métodos de automatización y comunicaciones deberán desarrollar una transición ordenada por ejemplo se debe exigir del AIS mayor calidad y puntualidad en su información entrando de esta manera en la evolución de la función del AIS a un Servicio de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM). Aquí surge la primera dificultad de asimetría Tecnológica.

Los programas de Despacho Operativo actuales fomentan la transferencia de tecnología como herramienta fundamental, estos nuevos métodos a hacer frente a las necesidades operativas actuales dentro de un marco de Seguridad Operacional.

Palabras Claves **brecha tecnológica degrada seguridad operacional**

Introducción

Se denomina Despacho Operativo de Aeronaves a la tarea de planificar operaciones aéreas viables en cuanto a seguridad y la realización de operaciones eficientes y rentables para la Aerolínea que lo emplee.

La función de Despacho de Aeronaves es decisiva para garantizar vuelos seguros, ya que a través de ella se provee al piloto al mando de la aeronave de una vasta información, como ser :

1. Plan de Vuelo Operacional, Operational Flight Plan - OFP Plan de los explotadores para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de las características del avión, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y

D'Antiochia,Sana , Esposito y Gonzales – La Deshumanizacion de Procedimientos
Aeroportuarios en el Despacho Operativo

a los aeródromos de que se trate, determinando entre otras cosas el combustible a ser utilizado en el vuelo.

2. La Información Meteorológica de Destino, Alternativas y la Ruta a ser volada.
3. La Información NOTAM de de Destino, Alternativas y de la Ruta a ser volada.
4. La determinación del Payload (PLD) o Carga Paga (Pasajeros, Carga y Correo) a ser transportado en el vuelo.
5. El Análisis de la Performance de Despegue, ruta y de aterrizaje
6. Debe determinar y controlar la carga el amarre y sujeción de Equipaje y Cargas en la Aeronave.
7. Debe velar por el control y la seguridad operacional del vuelo.
8. Debe activar el Plan de Emergencia de la Línea Aérea en caso que fuere necesario.

Además ya tomando en cuenta nuestra Legislación aeronáutica vigente tenemos que tomar en cuenta las siguientes obligaciones y responsabilidades:

1. Recopilar la información necesaria para la realización del vuelo y ponerla a disposición del Comandante para resolver el despacho en forma conjunta.
2. Preparar el Plan Operacional de Vuelo y el Plan de Vuelo ATS, someterlos a la aprobación del Comandante, y asegurar la presentación del segundo a la dependencia ATS apropiada. El Plan de Vuelo ATS podrá presentarse de manera remota.
3. Suministrar al Comandante de la aeronave, durante el vuelo y por los medios adecuados, la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad.
4. En caso de emergencia, iniciar los procedimientos que se indiquen en el MOE y los que sean aplicables de las presentes regulaciones.
5. Permanecer en su puesto hasta que se hayan finalizado todos los vuelos a su cargo, a no ser que haya sido debidamente relevado.
6. Confeccionar el despacho de los vuelos de acuerdo a la información meteorológica, en concordancia con lo establecido para cada caso en el MOE.
7. Efectuar la planificación de carga de combustible de acuerdo con lo determinado en el Plan Operacional de Vuelo, cuidando asimismo que contemple las necesidades que surjan del Plan de Vuelo ATS.
8. Realizar la planificación óptima del peso y balanceo de la aeronave y supervisar la admisión, el peso y la distribución de carga, pasajeros y combustible, cuidando que el embarque de pasajeros y la distribución de la carga y el combustible no se realicen fuera de los términos establecidos, siempre y cuando ambas obligaciones no sean asignadas a un Supervisor de Cargas y/u otro personal autorizado por el operador.

Para desarrollar estas funciones y algunas otras mas derivadas de las anteriormente enunciadas debe poseer una Licencia Aeronáutica para poder ejercer la función Técnico Operativa dentro de la Línea Aérea y de su tarea específica.

D'Antiochia,Sana , Esposito y Gonzales – La Deshumanizacion de Procedimientos Aeroportuarios en el Despacho Operativo

Esta Licencia Aeronáutica esta normada dentro de estándares Internacionales por ejemplo en Anexo I y Anexo 6 al Convenio de Aviación Civil Internacional , las RAAC y el Código Aeronáutico (ley 17235) en la Republica Argentina .

Problemática y prácticas actuales de trabajo:

Una de las cuestiones capitales para el desarrollo del sector aéronautico en los próximos años consistirá en determinar la manera de mejorar la coordinación entre todas las partes encargadas de garantizar el funcionamiento eficaz y rentable de las operaciones , a fin de elevar la calidad de los servicios prestados . Ello implicará no sólo fortalecer la coordinación de las relaciones entre todas las partes intervinientes sino establecer que el factor humano tiene un lugar principal en esta actividad, el cual deberá estar de la mano con las nuevas tecnologías que se adopten.

No hay duda que la educación, el conocimiento, la ciencia y la tecnología juegan un papel fundamental en cualquier modelo de desarrollo de trabajo integrado, pero es conveniente establecer de manera precisa, los límites entre la tecnología pura y el humanismo, puesto el fundamento de la ayuda tecnológica es colaborar con rapidez y eficacia en los procesos de trabajo pero sin correr el riesgo de deshumanizar dicho trabajo.

Las tareas operativas que se realizaban hace años han reducido sus tiempos debido al aumento de la tecnología. La reducción de procesos trae aparejado “tiempos muertos”, sin duda la automatización y la tecnología han servido para incrementar la eficacia en el Transporte Aereo minimizando en la mayoría de los casos el componente humano. Pero estos procesos deben traer de la mano la utilización de ese componente humano para otras tareas que no puedan ser reemplazadas por tecnología como por ejemplo el control de tareas y rutinas de trabajo.

Sin embargo, podemos elegir usar toda la tecnología que tenemos a nuestro alcance, pero sin perder de vista que la tecnología debe acercarnos a otros humanos, no alejarnos de ellos.

En un futuro no muy lejano se prevé que la transición a la AIM (Aeronautical Information Management) no supondrá demasiados cambios por lo que respecta al alcance de la información aeronáutica que habrá de distribuirse. El principal cambio será la introducción de nuevos productos y servicios, así como un mayor énfasis en una mejor distribución de los datos, en cuanto a la calidad y puntualidad de los mismos, con objeto de responder mejor a las necesidades de los usuarios y contribuir a aumentar la seguridad operacional, la eficiencia y la eficacia en función de los costos del sistema de navegación aérea.

Los sistemas de navegación presentes y futuros, así como otros sistemas de gestión del tránsito aéreo, dependen de datos. Todos ellos precisan del acceso a información mundial, de amplio alcance, de una calidad y puntualidad considerablemente mayores de la existente hoy en día. La provisión de información aeronáutica es un componente esencial de los servicios de navegación aérea.

El anexo 6 OACI (Operación de aeronaves) al Convenio de Aviacion Civil Internacional obliga a las aerolíneas a establecer reglas que limiten el tiempo de vuelo y la duración de los turnos del personal aeronáutico en vuelo y en tierra. Además, insta a las aerolíneas a establecer reglamentos con el fin de gestionar la fatiga del personal y recurrir a sistemas de gestión de riesgos vinculados al cansancio.

D'Antiochia,Sana , Esposito y Gonzales – La Deshumanizacion de Procedimientos Aeroportuarios en el Despacho Operativo

En ocasiones los Despachantes de Aeronaves ejercen una actividad sumamente agotadora que requiere aptitudes cognitivas muy concretas. Sufren un estrés derivado de factores operativos como la presión del tiempo y los períodos de máximo tránsito, y de estructuras organizativas como la programación de los turnos y unas condiciones de trabajo desfavorables. En muchos casos todo esto redundaría en la tarea que realizan y como es la misma en relación estrecha a sus obligaciones laborales y responsabilidad. Los nuevos sistemas de control de vuelos, que incluyen nuevos métodos de automatización y comunicación, han modificado los requisitos que deben reunirse para ocupar estos puestos de trabajo. Suelen utilizarse estrategias de gestión del estrés para mitigar los efectos generados por esta tensión que en ocasiones son de mucha utilidad.

Las relaciones laborales repercuten en los resultados de las compañías. Las buenas relaciones, medidas en función de la existencia de una cultura positiva en el lugar de trabajo, parecen redundar en la prestación de servicios de buena calidad, niveles elevados de productividad de la fuerza de trabajo y de las aeronaves, y la contribución a una industria sostenible.

La cuestión capital para el desarrollo del sector aéreo en los próximos años consiste en determinar la manera de mejorar la coordinación entre todas las partes encargadas de garantizar el funcionamiento eficaz y rentable de los aeropuertos, a fin de elevar la calidad de los servicios prestados, tanto a los pasajeros como en la manipulación del equipaje y la carga. Como ya comentamos el Despachante de Aeronaves es un Personal Técnico Aeronáutico quien se encarga Básicamente de organizar y coordinar con el resto de los sectores de una Línea Aérea procedimientos mediante la utilización de elementos para que dicha operación sea segura , eficaz y económica .

Para realizar su función Aeronautica necesita Herramientas de trabajo:

Información AIS e Información MET: son informaciones cruciales para la elaboración de su trabajo.

Para la toma de sus decisiones es necesario que esa información aeronáutica y meteorológica sea confiable, de alta calidad, disponible en el momento oportuno.

Se debe exigir del AIS mayor calidad y puntualidad entrando de esta manera en la transición de la función de los AIS a un Servicio de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM). De la misma manera a la INFO MET quien también está efectuando una transición a un SGC (sistema de gestión de la calidad) de dicha información.

Aquí surge la primera dificultad de asimetría Tecnológica.

Mientras la sociedad utiliza cotidianamente Internet, la navegación por satélite y las redes informáticas, la difusión de la información aeronáutica (AIS) en muchos casos sigue basándose en mapas impresos, soporte papel y Télex.

Esta etapa de transición trae aparejada una brecha tecnológica en el acceso a la información.

Mientras esta brecha se acorta tenemos que entrenar a nuestros recursos humanos para que estén debidamente preparados a ese cambio.

En el Área del Despacho Operativo también se está tratando de implementar mediante soportes tecnológicos el Despacho Centralizado o remoto en muchos lugares del mundo.

En la actualidad las Líneas Aéreas que operan en Argentina optaron por sistemas Variados , uno con Personal de Despachante de Aeronaves que elabora toda la Información para ser discutida , consensuada (briefing) y entregada a la Tripulación de vuelo y otra que es elaborada

D'Antiochia, Sana, Esposito y Gonzales – La Deshumanización de Procedimientos Aeroportuarios en el Despacho Operativo

por algún centro de despacho pero en TODOS los casos es supervisada por un Personal Aeronáutico con Licencia de Despachante de Aeronaves .

Brecha tecnológica y legal.

Anteriormente hemos citado la brecha Tecnológica como uno de los elementos de evaluación para este trabajo, pero también podemos agregar la brecha legal como elemento de separación e incertidumbre en la tarea del despachante de Aeronaves .

De acuerdo a ese marco se dictó la Resolución N° 59 de fecha 14 de febrero de 2012 de la Administración Nacional de Aviación Civil , modifica el esquema normativo en lo relativo al sistema de despacho de aeronaves.

Luego de la solicitud y transformado en Resolución a pedido de la Empresa Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima relacionada con la modificación de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), a fin de receptar normativamente la modalidad de despacho centralizado de aeronaves.

Mediante la citada Resolución se sustituyó el texto de la Sección 121.395 de las RAAC, receptando la figura del Supervisor de Carga —o personal de idoneidad semejante— en el caso de aquellos explotadores que tengan autorizado un sistema de despacho a distancia.

Que este citado personal sin sustento legal aparente, luego llamado Idoneo , será quien ejerza el control del cumplimiento de la planificación de la distribución y verificación final de los pasajeros y de la estiba de la carga, dentro de los términos establecidos en la hoja de distribución de la carga y en el manifiesto de peso y balanceo, hayan sido realizados localmente o de manera centralizada.

También para la supuesta adopción segura de este nuevo sistema de trabajo se determinó que el personal que ejerza estas tareas cumpla con requisitos mínimos de idoneidad en la función, por lo que la Dirección Nacional de Seguridad Operacional conforme a lo ordenado por el artículo 13 de la citada Resolución ANAC N° 59/2012— ha elaborado un proyecto de reglamentación al respecto que hasta ahora Octubre 2014 no se reglamentó.

Luego en la especificación por Artículos de esta Resolución 12/2012 la ANAC resuelve y norma en su Artículo 1 al Supervisor de Carga —o el personal de idoneidad semejante— ya incorporando también al resto empresas aerocomerciales nacionales o extranjeras que operan en la República Argentina deberán cumplir requisitos de idoneidad redundantes para su función .

Por ejemplo quien posea una certificación para realizar tareas de Despachante de aeronaves y hubiere aprobado satisfactoriamente los cursos de capacitación de Despachante de Aeronaves exigidos por la Autoridad Aeronáutica, podrá desempeñarse como Supervisor de Carga. En tal caso, bastará que, vencidos los plazos de validez de los cursos y certificaciones de Despachante de Aeronaves, continúe realizando los cursos de Supervisor de Carga dictados por la empresa aerocomercial respectiva. Se extiende a TREINTA Y SEIS (36) meses el plazo de validez de los cursos recibidos por los Despachantes de Aeronaves que realicen exclusivamente tareas de Supervisor de Carga degradando de esta manera su instrucción de la anterior donde el Despachante de Aeronaves debería realizar los cursos recurrentes en forma anual .

A pesar que toda reglamentación en material aeronáutica tiene como fin último el de preservar la seguridad en las operaciones aéreas y en todos los ámbitos donde estas se realizan. Así la OACI categoriza a la seguridad en todos sus documentos y Anexos como un elemento primordial y

D'Antiochia, Sana, Esposito y Gonzales – La Deshumanización de Procedimientos Aeroportuarios en el Despacho Operativo

esencial. Como todos sabemos en seguridad aérea la prevención es el factor primordial a ser difundido por las Líneas Aéreas y la única manera de hacerlo es a través de planes de trabajo y programas de seguridad realistas que contemplen todos los aspectos de la seguridad hasta aquí expuestos.

Nuevamente en Noviembre del 2012 la ANAC enuncia la Resolución 834/2012 efectuando modificaciones de las RAAC a fin de aceptar normativamente la modalidad del despacho centralizado de aeronaves.

La razón del cambio de encuadre obedece a un enfoque técnico. Aunque imperfecta, la Resolución N° 834/2012 provee la reglamentación a las RAAC ordenada por la Resolución N° 59/2012. Siendo así, en caso de plantearse una revocatoria todo el debate quedaría circunscripto a uno o dos incisos de la RAAC 121, cuando lo que pretendemos es que se superen las contradicciones y riesgos potenciales que importaría la entrada en vigencia total de un régimen anómalo.

Como comentamos anteriormente la Administración Nacional de Aviación Civil expidió la Resolución N° 59/2012, en virtud de la cual derogó el artículo 3° y el Apéndice II de la Disposición N° 3 expedida el 20 de abril de 2004 por la entonces Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

La norma derogada regulaba las responsabilidades, funciones y atribuciones de los Despachantes de Aeronaves, obligando a las empresas aerocomerciales nacionales y extranjeras a disponer de éstos profesionales en cada aeropuerto o aeródromo de escala de sus servicios dentro del territorio argentino (e incluso en todas las escalas del exterior, tratándose de empresas aerocomerciales argentinas).

En particular, la Resolución N° 59/2012 modificó sustancialmente el sistema reglamentario relativo al despacho de aeronaves, a fin de receptar normativamente la modalidad de centralización de despacho y control de operaciones aéreas, en sintonía con la práctica general de empresas que operan en los principales Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y en previsión de su futura cristalización uniforme en las Regulaciones Latinoamericanas de Aviación Civil (LAR).

Sin embargo, las Resoluciones N° 59/2012 y N° 834/2012 presentan algunas incongruencias y vacíos lógicos que terminan proyectando un preocupante cono de sombra en el nuevo régimen, lo que ha generado cierto malestar en la comunidad de Despachantes de Aeronaves.

Por su parte, RAAC 121.107 dispone que *“cada explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá demostrar que dispone de las necesarias oficinas o centros de despacho aptos para las operaciones que deben ser conducidas”*. Por último, RAAC 121.395.(a) dice que *“cada explotador deberá disponer de suficientes despachantes de aeronaves habilitados en cada aeropuerto en que opere, o en cada centro de despacho que utilice en caso de tener autorizado un sistema de despacho a distancia”*

Como vemos, las RAAC han receptado normativamente la figura del centro de despacho remoto, pero no han establecido cuáles son las condiciones técnicas que harían a la aptitud operativa de tales centros, cuyo funcionamiento debe ser autorizado por la propia ANAC. ¿Qué características físicas debería tener un centro de despacho remoto? ¿Cuál debería ser el personal mínimo que debería desempeñarse en él? ¿Qué condiciones mínimas deberían reunir los sistemas mecánicos o informáticos dispuestos para la operación? ¿Qué debe hacerse, en definitiva, en un centro de despacho remoto? Son preguntas obvias y subyacentes a la nueva figura, respecto de

D'Antiochia,Sana , Esposito y Gonzales – La Deshumanizacion de Procedimientos Aeroportuarios en el Despacho Operativo

las cuales la nueva normativa nada dice. En consecuencia, El Centro de Despacho remoto, que es el eje de la nueva reglamentación, pasa a ser una suerte de agujero negro de límites difusos librados al propio interés del explotador (en especial, de Aerolíneas Argentinas S.A., empresa promotora del cambio).

Consideramos que, en éste aspecto, la Resolución N° 59/2012 ha producido una regresión y degradación respecto de la operatoria impuesta por la derogada Disposición N° 03/2004. Y es que dicha normativa dejada sin efecto ahora era clara respecto de lo que podían y no podían hacer los Centros de Despacho autorizados a las empresas aerocomerciales nacionales y extranjeras. Según la fenecida disposición, tales centros podían efectuar en forma remota la planificación y análisis de los vuelos, la emisión de planes de vuelo operaciones, el estudio de factores meteorológicos y las notificaciones a pilotos. La nueva normativa nada dice al respecto, con lo que los Centros de Despacho que se pretende receptar como novedad, además de no ser ninguna novedad visto ya estaban instaurados, ahora carecen de instrucciones mínimas o normativa de funcionamiento.

Por su parte, RAAC 121.396.(a).(8) dispone que es obligación y responsabilidad del Despachante de Aeronaves “*realizar la planificación óptima del peso y balanceo de la aeronave y supervisar la admisión, el peso y la distribución de carga, pasajeros y combustible, cuidando que el embarque de pasajeros y la distribución de la carga y el combustible no se realicen fuera de los términos establecidos, siempre y cuando ambas obligaciones no sean asignadas a un Supervisor de Cargas y/u otro personal autorizado por el operador*”.

¿Qué diferencia a un Despachante de Aeronaves de un Supervisor de Carga? ¿Y a un Supervisor de Carga del “*personal de idoneidad semejante*”? ¿Quién califica la idoneidad del “idóneo”? ¿La propia empresa aerocomercial explotadora? ¿La Autoridad Aeronáutica? Puesto que los requisitos mínimos a exigir al Supervisor de Carga y al “*personal de idoneidad equivalente*” son inferiores a los exigidos al Despachante de Aeronaves, ¿no se está en realidad involucionando en materia de seguridad operacional? ¿El Plan de Capacitación a consecuencia del cual se forma un Supervisor de Carga –o un idóneo- será *confeccionado* por la ANAC o por la empresa aerocomercial explotadora? Nada de esto está muy claro y compromete la propia tarea.

Llegados a éste punto, conviene tener presente lo dispuesto por el art. 76 de la Ley N° 17.285, conforme al cual “las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como los que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica. La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que éstos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva”. El texto transcrito mejoró la redacción original del art. 71 de la Ley N° 14.307, no dejando duda alguna respecto de su ámbito de aplicación (“todo el personal que intervenga en la realización de las actividades aéreas”) y del legitimado sustancial activo encargado de otorgar las habilitaciones (“la autoridad aeronáutica”).

La ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) ha dedicado el Capítulo 4 del Anexo I al Convenio de Aviación Civil Internacional suscripto en 1944 en Chicago, a regular todo lo vinculado a las licencias y habilitaciones para el personal aeronáutico que no pertenece a la tripulación de vuelo; y toda la doctrina es coincidente en afirmar que cualquier participante en el escenario aeronáutico, sea que desempeñe funciones en tierra o en el aire, debe contar con un certificado de idoneidad.

D'Antiochia,Sana , Esposito y Gonzales – La Deshumanizacion de Procedimientos Aeroportuarios en el Despacho Operativo

Ahora bien, el término “idoneidad” que está incluido en cada uno de los documentos que la autoridad competente extiende, significa reconocer que el titular tiene el conocimiento, la experiencia y la pericia necesarias para desempeñar las funciones para las cuales ha sido capacitado; de modo que estos conceptos van a formar la base donde se apoye el criterio o juicio profesional de quien ejerce actos relacionados con la actividad aérea. Esto debe ser reconocido inexorablemente por un funcionario del Estado que respalde el otorgamiento de un Certificado de Idoneidad según lo establece el Anexo I del Convenio OACI.

La información a consignar y considerar es demasiado precisa y delicada como para que pueda quedar en manos de “*empleados del explotador*” u “*otras personas calificadas autorizadas*” por éste. Creemos en conciencia que la información de referencia, y la realidad sustancial que ésta refleja, son precisamente la materia específica de conocimiento del Despachante de Aeronaves, figura que brilla por su ausencia en el párrafo que nos ocupa y que, en rigor de verdad, no puede ser omitido o soslayado dada la especificidad de sus licencias y habilitaciones. Menos aún sustituido por un mero “empleado” o “persona calificada”, figuras refractarias a nuestro ordenamiento aeronáutico y, por sobre todo, a la filosofía de seguridad operacional que insufla a la nueva normativa de la ANAC.

Ya hemos destacado que el párrafo transcrito es poco claro y lo es más teniendo en cuenta el segundo subrayado, que pone en evidencia un escenario que nos resulta alarmante, cual es la posibilidad de realizar despachos locales (no centralizados) a través de un “personal idóneo” y no de un propio Despachante de Aeronaves.

Conclusiones:

La actividad aeronáutica es considerada como un conjunto de procesos en los que intervienen varias personas de cuya sincronización depende la seguridad y calidad del servicio aerocomercial. Por este motivo resulta necesario contar con profesionales capacitados para ejercer tareas de acuerdo a indicadores claves y manejar técnicas que le son propias de la disciplina en la cual se desempeña.

Por lo antedicho si estos límites tecnológicos y legales se profundizan y no se procede a su reglamentación y no se instruye al personal de Despacho Operativo se degradara la seguridad operacional. Solo con una sólida formación en aspectos técnicos y normativos que conforman el Despacho de Aeronaves en el marco de las Operaciones Aeroportuarias se podrá tener como finalidad incrementar y garantizar la seguridad de vuelo.

Estas características propias del Despachante Operativo NO pueden ser reemplazadas por Tecnología por mas valida que esta sea, a la larga y con claros ejemplos de errores y degradación de su tarea han ocurrido en esta actividad.

El Despachante de Aeronave será responsable conjuntamente con el Piloto al Mando y el Despachante de Aeronaves que genere la documentación en la Central de Despacho en caso de Despacho Remoto .

Para satisfacer los nuevos requisitos que emanan del concepto operacional de ATM mundial, los servicios de información aeronáutica deben integrarse en un concepto más amplio de gestión de la información aeronáutica que se utilice en la tarea de Despacho Operativo . Dada la nueva operatoria proxima a implantarse , se debe hacer uso de un método diferente para la provisión y la gestión, en pos de su naturaleza centrada en los datos, a diferencia de la naturaleza de AIS,

D'Antiochia, Sana, Esposito y Gonzales – La Deshumanización de Procedimientos Aeroportuarios en el Despacho Operativo

centrada en el producto. Es posible que se requiera adaptar las funciones y responsabilidades a medida que se progresa la transición o brecha tecnológica en esta actividad.

De la misma manera en caso de fallas del sistema el Despachante Operativo tendrá la capacitación y herramientas necesarias para poder obtener por ejemplo el Plan de vuelo Operacional o Navegación mediante medios alternativos como ser mediante la WEB, realizar el peso y Balance en forma manual, como así poder detectar errores propios de su actividad y poder solucionarlos sin caer en la complacencia del propio sistema.

También estimamos que por su complejidad e importancia, por ejemplo no se debe delegar la responsabilidad de la realización de tareas de Despacho operativo a otra persona que no ostente capacitación al respecto, esto redundará en bajar los límites de incidentes leves o graves dentro de esta actividad.

En relación con los Centros de Despacho, deberían precisarse las condiciones mínimas de infraestructura, dotación de personal, servicios a proveer y soporte informático o mecanizado a disponer, de forma tal que se asegure el efectivo afianzamiento de la seguridad operacional por parte de las empresas explotadoras que lo implementen. En todos los casos la Autoridad Aeronáutica debería consignar expresamente la operatoria e infraestructura y procedimientos mínimos para la habilitación de las oficinas locales o estaciones de despacho remoto.

No podemos evitar pensar, que el nuevo régimen de trabajo con la actual brecha tecnológica y bajo parte del amparado legal, contiene inconsistencias que merecen ser aclaradas, pues de otro modo se vería degradada la tarea del Despachante Operativo con peligros latentes que, al activarse, podrían poner en riesgo la Seguridad Operacional.

Referencias:

1. Fusaro, Carlos Pablo. Aeronaves y personal aeronáutico. Ediciones Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 2001; páginas 291 a 296. (Libro)
2. Lena Paz, Juan A. Código Aeronáutico de la Nación Argentina, Ley N° 17.285, Comentado. Segunda edición actualizada y ampliada. Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1987; páginas 99 a 101. (Libro)
3. Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, 1970; páginas 175 a 184.
4. Bauza Araujo, Álvaro. Tratado de Derecho Aeronáutico, Tomo I. Ediciones Jurídicas Amalio M. Fernández, Montevideo, 1976; página 250.
5. Videla Escalada, Federico N. Tratado de Derecho Aeronáutico, Tomo III. Zavalía Editores, Buenos Aires, 1973; página 345.
6. Carnero, José Edgard. Las reglamentaciones aeronáuticas. El modelo argentino. Editorial FUNDEC, Serie Perspectivas. Buenos Aires, 2004; página 58.
7. Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil. Operación de Aeronaves. OACI
8. Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) parte 65 Certificados de Idoneidad Aeronáutica (Personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo) Subparte C Licencia de Despachante de Aeronaves.
9. Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 121.396. Obligaciones del despachante de Aeronaves.
10. Gustavo Maron, recurso de APADA a ANAC sobre Disp. 59/2012. 2012.
11. Gustavo D'Antiochia. Presentación El Despacho Operativo en Argentina. IFAIMA 2012. Buenos Aires. Mayo 2012.